

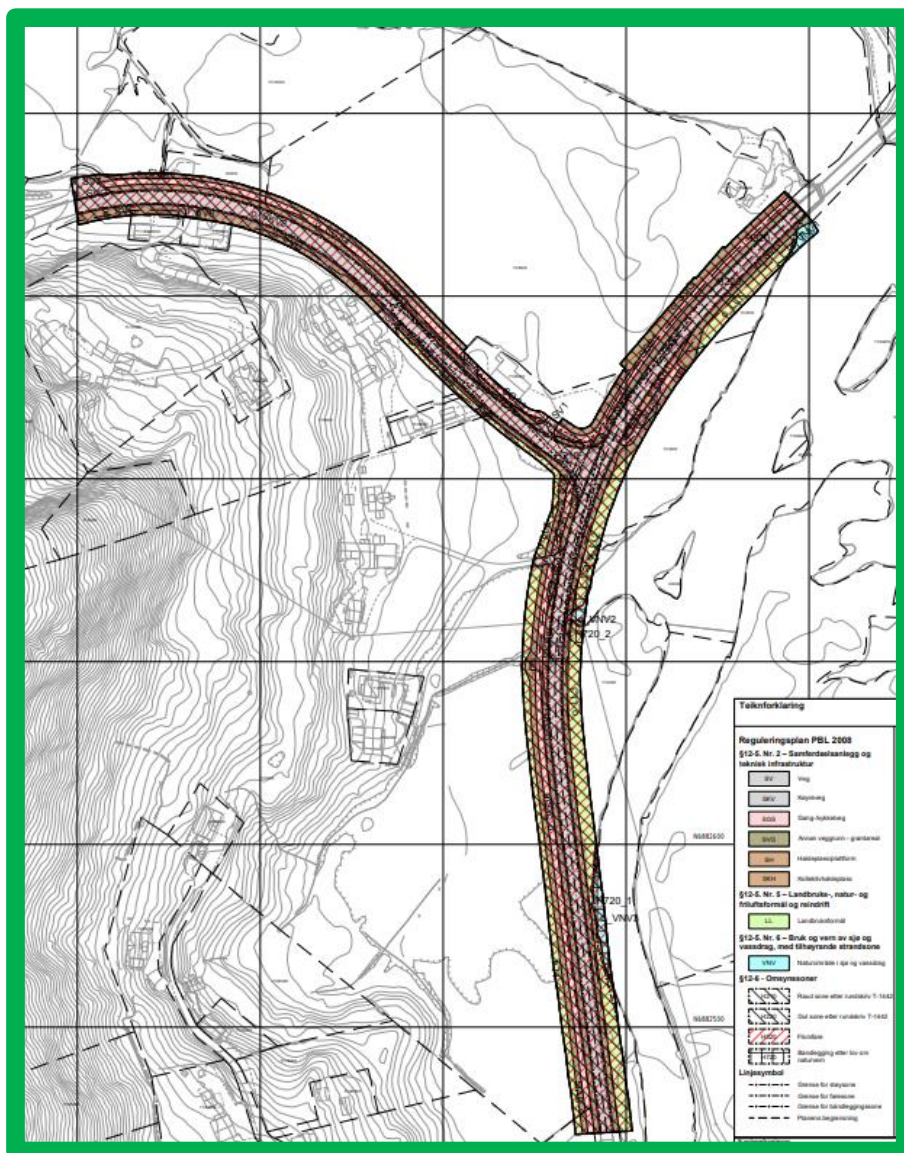
Planomtale

Detaljreguleringsplan for:

Gang- og sykkelveg Åheim

PlanID: 1511 201801

Dato: utarbeida i 18.09.2018 (justert/tilpassa 21.03.2022 og 30.11.2022)



Utarbeidd av Herøy kommune

postmottak@heroy.kommune.no

Postadr.: Pb. 274, 6099 Fosnavåg, Besøksadr.: Rådhusgata 5, 6090 Fosnavåg



Innhold

1.	SAMANDRAG	5
1.1	Detaljreguleringsplan for gang- og sykkelveg på Åheim	5
2.	BAKGRUNN	5
2.1	Målet med planen	5
2.2	Forslagsstillar, plankonsulent, eigarforhold	6
2.3	Tidlegare vedtak i saka	6
2.4	Utbyggingsavtalar	6
2.5	Krav om konsekvensutgreiing	7
3.	PLANPROSESSEN	7
3.1	Medverknad, varsel om oppstart ev. planprogram	7
3.2	Vidare saksgang	7
4.	PLANSTATUS OG RAMMER	8
4.1	Overordna planar	8
4.2	Gjeldande og tilgrensande reguleringsplanar	8
4.3	Temaplanar	8
4.4	Statlege planretningslinjer/rammer/føringar	9
5.	SKILDRING AV PLANOMRÅDET – EKSISTERANDE TILHØVE	10
5.1	Lokalisering	10
5.2	Dagens arealbruk og tilstøytande arealbruk	10
5.3	Staden sin karakter	11
5.4	Landskap og klima	11
5.5	Kulturminne og kulturmiljø	11
5.6	Naturverdiar	11
5.7	Rekreasjonsverdi/-bruk, uteområde	11
5.8	Landbruk	11
5.9	Trafikkforhold	12
5.10	Barn sine interesser	12
5.11	Sosial infrastruktur	12
5.12	Universelt tilgjenge	13
5.13	Teknisk infrastruktur	13
5.14	Grunnforhold	13
5.15	Støyforhold	14
5.16	Luftforureining	16
5.17	Risiko og sårbarheit (eksisterande situasjon)	16
5.18	Næring	16
5.19	Analysar/utgreiingar	16



6.	SKILDING AV PLANFRAMLEGGET	16
6.1	Planlagt arealbruk	16
6.2	Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål	17
6.3	Bebyggelsen si plassering og utforming	Feil! Bokmerke er ikke definert.
6.4	Bumiljø/bukvalitet	18
6.5	Parkering.....	Feil! Bokmerke er ikke definert.
6.6	Tilknytning til infrastruktur	18
6.7	Trafikkløysing	Feil! Bokmerke er ikke definert.
6.8	Planlagde offentlege anlegg	23
6.9	Miljøoppfølging	23
6.10	Universell utforming	23
6.11	Landbruksfaglege vurderingar	23
6.12	Kulturminne	23
6.13	Sosial infrastruktur	23
6.14	Plan for vatn og avløp samt tilknytning til offentlig nett.....	23
6.15	Plan for avfallshenting.....	23
6.16	Avbøtande tiltak/løysingar ROS	23
6.17	Avbøtande tiltak/løysingar Naturmangfaldlova	24
6.18	Rekkefølgjekrav	24
7.	VERKNADER AV PLANFRAMLEGGET	25
7.1	Overordna planar	25
7.2	Landskap, omgjevnader og staden sin karakter	25
7.3	Estetikk	25
7.4	Kulturminne og –miljø, ev. verneverdi.....	25
7.5	Tilhøvet til naturmangfaldslova	25
7.6	Rekreasjonsinteresser/rekreasjonsbruk.....	25
7.7	Uteområde	25
7.8	Trafikkforhold	25
7.9	Barn sine interesser	25
7.10	Sosial infrastruktur	25
7.11	Universell tilgjengelighet	25
7.12	Energibehov – energibruk.....	25
7.13	ROS.....	26
7.14	Jordressursar/landbruk	27
7.15	Teknisk infrastruktur	27
7.16	Økonomiske konsekvensar for kommunen	27
7.17	Konsekvensar for næringsinteresser.....	27



7.18	Interesse motsetnader/konflikttema	27
7.19	Avveging av verknader	27
8.	KONSEKVENSGREIING	27
9.	INNKOMNE INNSPEL	28
9.1	Statens vegvesen 11.07.2011 og 16.01.2012	28
9.2	Åheim bygdeutvikling <i>dato usikkert</i>	28
9.3	Barnerepresentanten i Vanylven 22.07.2011 og 11.01.2012	29
9.4	Fylkesmannen i Møre og Romsdal 16.08.2011 og 13.02.2012	30
9.5	Møre og Romsdal fylkeskommune 18.08.2011	30
9.6	Åheim indremisjonsforening v/Jon Sivert Thue <i>dato usikkert og 10.02.2012</i>	30
9.7	Noregs vassdrags- og energidirektorat 29.08.2011	31
9.8	Møre og Romsdal fylkeskommune v/ kulturavdelinga 27.09.2011 og 08.02.2012	31
9.9	Oppsitjarar ved FV 620 25.07.2011	31
9.10	Oppsitjarane på Thue v/ Arne Stranden 27.01.2012	31
9.11	Åheim bygdeutvikling v/ Knut Ingvald Bøstrand 28.01.2012	32
9.12	Kirsten og Tormod Hvattum 06.02.2012	32
9.13	NHF Vanylven 08.02.2012	33

1. SAMANDRAG

1.1 Detaljreguleringsplan for gang- og sykkelveg på Åheim

På vegne av Vanylven kommune har Herøy kommune utarbeidd framlegg til detaljreguleringsplan for gang- og sykkelveg på Åheim.

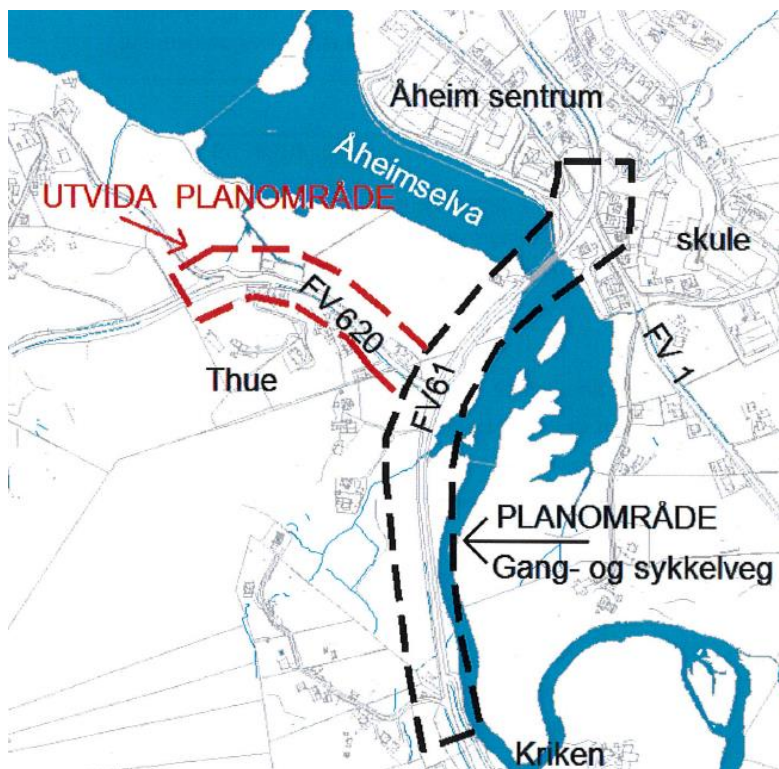
Det har i mange år vore ynskje om tryggare veg for fotgjengarar på Åheim, spesielt over brua som er for smal. Denne reguleringsplanen vil ta om seg vegstrekninga på Fv 61 frå brua og mot sør inkl. Fv 620 mot Thue. Formannskapet vedtok i møte 28.06.2011 at planarbeidet for gang- og sykkelveg langs Fv61 til «Krikenkrysset» skulle startast opp. Planarbeidet vart i utgangspunktet starta opp utan Fv 620 mot Thue, men med bakgrunn i innspel ved oppstart vart planområdet utvida. Kommunestyret vedtok i møte 13.12.2011, K-sak 116/2011 å utvide planområdet til å inkludere Fv 620 mot Thue.

Sjølve brua vil vere gjenstand for regulering i tilstøytande plan, *detaljreguleringsplan for Åheim sentrum*.

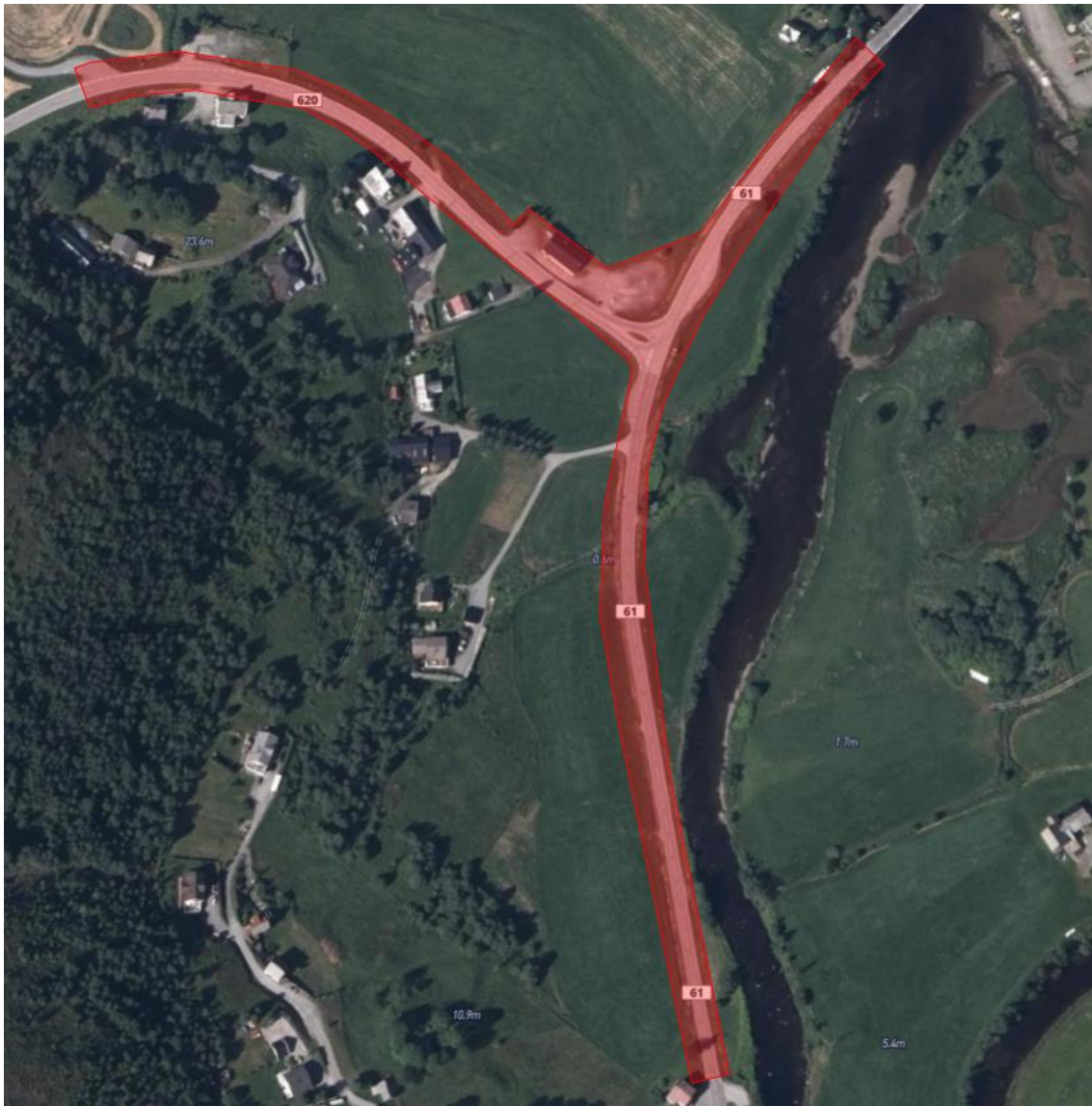
2. BAKGRUNN

2.1 Målet med planen

Det har i mange år vore ynskje om tryggare veg for fotgjengarar på Åheim. Denne planen vil legge til rette for gang- og sykkelveg frå brua over Åheimselva til «Krikenkrysset» og til Thue. Den vil legge grunnlag for ein samanhengane gang- og sykkelveg som vil gjere ferdsel langs Fv 61 og Fv 620 langt betre. Det vert også lagt til rette for tre kollektivhaldeplassar.



1 Plangrense ved 2. gongs oppstartsmelding.



Figur 2: Nærmare avgrensning av planområde på ortofoto.

2.2 Forslagsstillar, plankonsulent, eigarforhold

Forslagstillar: Vanylven kommune

Plankonsulent: Herøy kommune

Grunneigar: Møre og Romsdal fylkeskommune + tilgrensande eigedomar.

2.3 Tidlegare vedtak i saka

Vedtak om oppstart av planarbeid 28.06.2011, F-sak 110/2011.

Vedtak om oppstart med utvida plangrense, K-sak 116/2011, 13.12.2011.

2.4 Utbyggingsavtalar

Ikkje relevant for denne saka.



2.5 Krav om konsekvensutgreiing

Tiltaket er vurdert etter forskrifta om konsekvensutgreiing i samsvar med Pbl kap.4. Sidan både formål og i hovudsak også avgrensing er i samsvar med overordna plan og elles utan vesentlege konsekvensar for miljø og samfunn er det ikkje behov for konsekvensutgreiing

3. PLANPROSESSEN

3.1 Medverknad, varsel om oppstart ev. planprogram

Formell saksgang i samsvar med reglane i plan- og bygningslova sikrar at kravet om medverknad vert ivareteke gjennom lovfesta høyringar og offentleg ettersyn. Det er ikkje sett krav om planprogram.

Oppstartsmøte:

Dette er ein kommunal plan og det er derfor ikkje gjennomført oppstartsmøte.

Varsel om oppstart: 07.07.2011 med varsel i Synste Møre med høyringsfrist 25.08.2011.

Varsel om utvida plangrense: 12.01.2012 med varsel i Synste Møre med høyringsfrist 10.02.2012

I samband med varsel om oppstart kom det inn 18 merknadar totalt (varsel om oppstart og utviding av plangrense. **Desse er vurdert, oppsummert og kommentert i kap. 9.**

Det er gjennomført ope møte på Åheim 29.08.2018. Det var 63 personar som møtte.

3.2 Vidare saksgang

Etter handsaming av planframlegget i kommunen og vedtak om utlegging til offentleg ettersyn, vert framlegget sendt til berørte partar for uttale som normalt med ein frist på 6 veker etter utsending. Etter høyringsfristen vert framlegg til reguleringsplan evt. justert i samsvar med innkomne innspel før endeleg kommunal handsaming. Nedanfor er ei enkel oversikt over planprosess med planlagt framdrift.

Planfase	Forum/deltakarar/ansvarleg	Tid
Oppstartsmøte	Kommunen	Kommunal plan, ikkje gjennomført
Varsel om oppstart av planarbeid, med annonse i avis, kunngjering på nett og varsling av berørte partar	Kommunen	Varsel om oppstart 07.07.2011 med kunngjeringsannonse. Høyringsfrist 25.08.2011. Varsel om utvida planområde 12.01.2012 med kunngjeringsannonse. Høyringsfrist 10.02.2012.
Vurdering av innkomne merknadar	Planansvarleg i kommunen	September 2018
Utarbeiding av planforslag	Planansvarleg i kommunen	Mars-September 2018
Oversending av planforslag til kommunen	Planansvarleg i kommunen	September 2018
Kommunal handsaming om utlegging til offentleg ettersyn/ høyring (frist 12 veker).	Planansvarleg i kommunen	Oktober - Desember
Offentleg ettersyn/høyring (6 veker)		Oktober - Desember



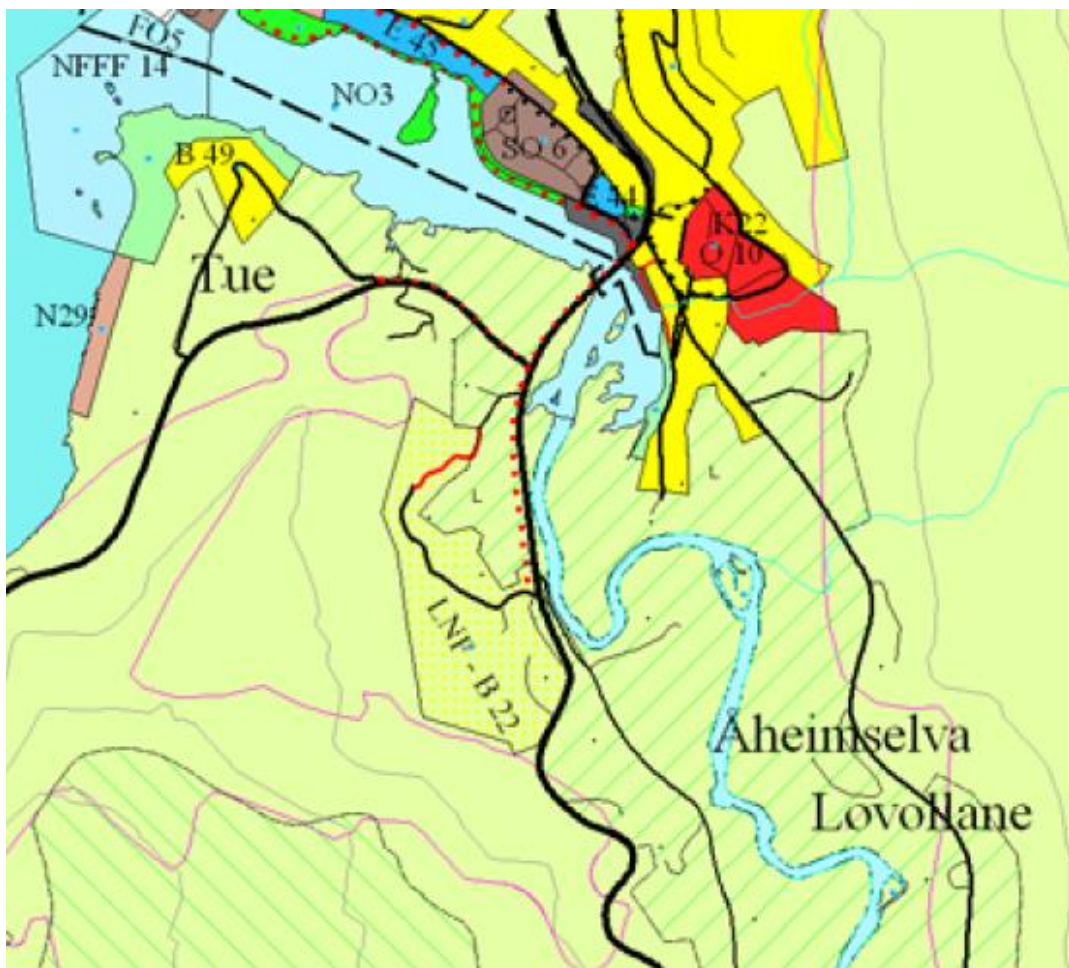
Handsaming av merknader og ev. godkjenning av plan.	Kommunen	Januar 2019
Ev. endring av planforslag/utviding av planområde og nytt offentlig ettersyn.	Kommunen	

4. PLANSTATUS OG RAMMER

4.1 Overordna planar

Kommuneplanen sin arealdel /kommunedelplanar

I Vanylven sin «Kommuneplanen til 2020 – Arealdelen» er området avsett til landbruk, natur og friluftsområde med omsynsone for landbruk. Gang- og sykkelvegen er også teikna inn med raud stipla linje.



Figur 3: Utsnitt frå kommuneplanen sin arealdel. LNF-B22 og B49 ligg lokalisert vest for Fv61

4.2 Gjeldande og tilgrensande reguleringsplanar

Ingen reguleringsplanar i området. Vanylven kommune jobbar med detaljreguleringsplan for Åheim sentrum og for et turistknutepunkt ved Thue-krysset, desse er pr. november 2022 ikkje vedteken.

4.3 Temaplanar

Ingen kjende med relevans for saka.



4.4 Statlege planretningslinjer/rammer/føringar

Rikspolitiske retningslinjer (RPR) for samordna areal- og transportplanlegging:

Planlagd utbygging er i samsvar med retningslinjene for samordna areal- og transportplanlegging der målet er ein mest mogleg effektiv, trygg og miljøvennleg transport slik at transportbehovet vert avgrensa.

RPR for å styrke born og unge sine interesser i planlegginga

Særleg pkt. 5 som går på krav til fysisk utforming er relevant i denne plansaka:

a) Areal og anlegg som skal brukast av born og unge skal være sikra mot forureining, støy og trafikkfare.

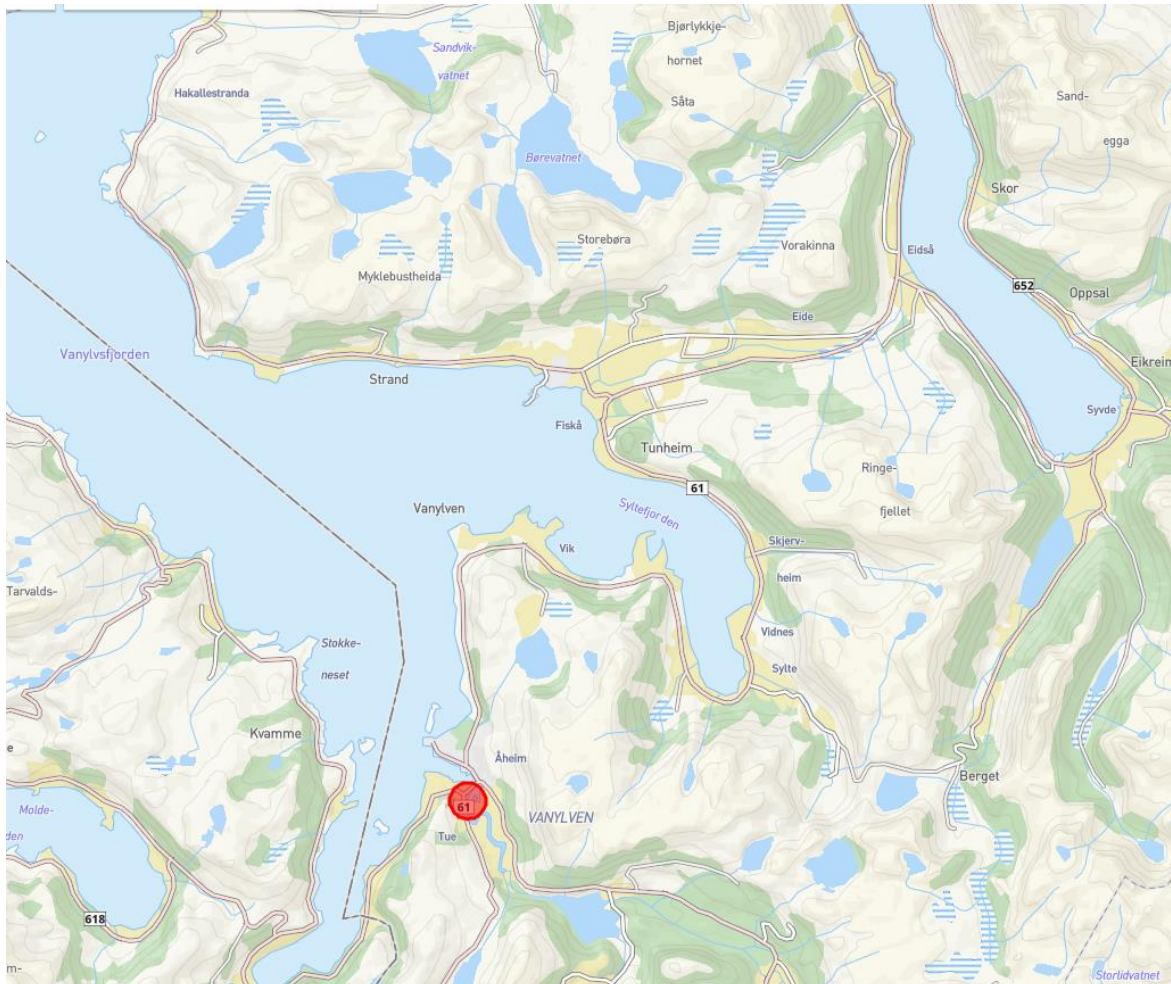
Planarbeidet er basert på gjeldande plan- og bygningslov med forskrifter, rettleiingar samt andre aktuelle lover med forskrifter. I tillegg er SVV sine handbøker lagt til grunn.



5. SKILDRING AV PLANOMRÅDET – EKSISTERANDE TILHØVE

5.1 Lokalisering

Planområdet ligg på Åheim, sør for Åheimselva.



Figur 4: Lokalisering av planområdet.

Avgrensing og storleik på planområdet

Varsla planområde er på ca. 87 daa. Endeleg planframlegg er redusert og utgjør totalt ca. 27 daa.

5.2 Dagens arealbruk og tilstøytande arealbruk

Planområdet består i stor grad av vegbana til Fylkesveg 61 og Fylkesveg 620 med landbruksområde langs vegane. Noko bebyggelse sør for Fv 620 ved krysset mellom Fv 620 og Fv 61 (Thuekrysset). Det ligg også eit forsamlingshus nord for Fv 620 ved Thuekrysset og dette ligg nærme fylkesvegen. Det er i dag parkering på begge sider av forsamlingshuset.

Fylkesveg 61 ligg med Åheimselva på austsida som er registrert som ein viktig naturtype.

Planområdet avsluttar før brua over Åheimselva i nord. Det pågår detaljreguleringsplanarbeid for Åheim sentrum som grenser opp til denne planen.



5.3 Staden sin karakter

Området er opent med noko spreidd busetting langs fylkesvegane.

5.4 Landskap og klima

Topografi

Planområdet er relativt flatt med fulldyrka jord langs fylkesvegen og spreidd busetting mot dalsida.

Estetisk og kulturell verdi

Planområdet har ingen verneverdig estetisk eller kulturell verdi.

Klima

Sola er vekk nokre veker om vinteren, elles gode solforhold. Sørvestleg vindretning er dominerande mesteparten av året med høg årsnedbør (ca. 2000mm per år).

5.5 Kulturminne og kulturmiljø

Ingen registrerte kulturminner eller kulturmiljø innanfor planområdet eller som grensar til planområdet.

5.6 Naturverdiar

Området grensar til Åheimselva som er registrert som ein viktig naturtype.

Avgrensinga mellom vågosen og elva ovanfor er prøvd gjort der saltvasspåverknaden sluttar, ca. 500 meter ovanfor brua i Åheim sentrum. Ved avgrensing er det prøvd å ta med områda som er har størst naturverdiar, m.a. eit artsrikt strandberg ytterst på Tue... DN (2002) vurderer generelt havstrandeng og -sump som noko truga (VU), og Fylkesmannen i Møre og Romsdal vurderar at lokaliteten har regional verneverdi (Fylkesmannen i Møre og Romsdal 1997. Lokaliteten er vurdert som middels råka av inngrep, og Holten et al. (1986a, 1986b) peikar på at verdien er redusert grunna inngrep og forureining. Området er fortsatt både botanisk og spesielt ornitologisk interessant. Lokaliteten vert vurdert til verdien viktig (B).

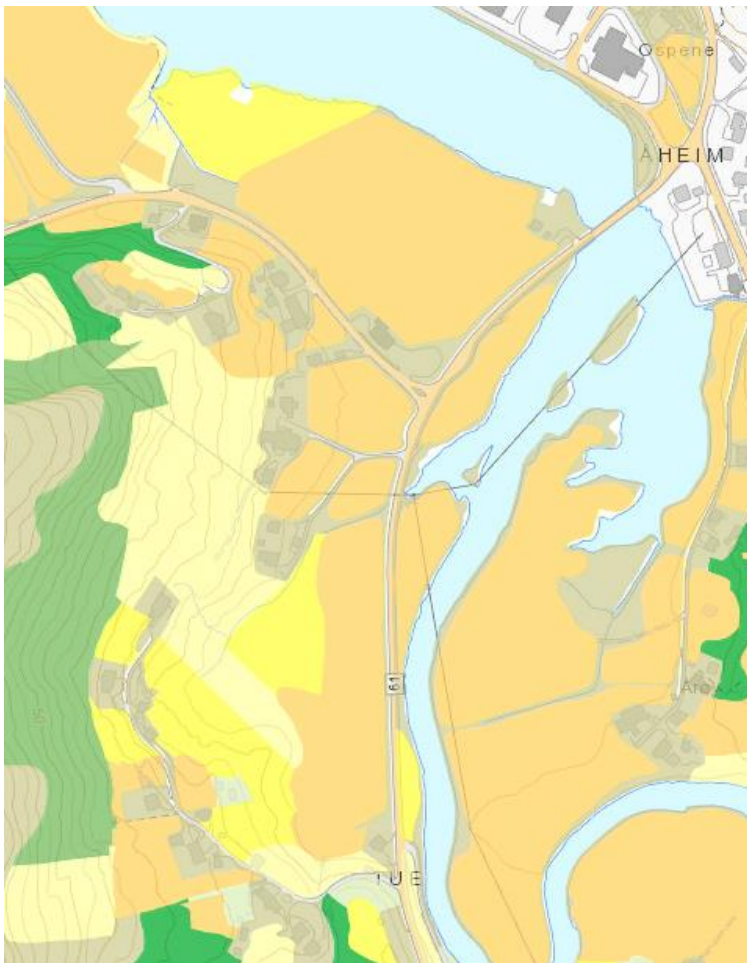
Sjå vedlegg 6 til planforslaget for utfyllande informasjon om Åheimselva.

5.7 Rekreasjonsverdi/-bruk, uteområde

Planforslaget omfattar i stor grad vegbana til fylkesveg 61 og fylkesveg 620. Rekreasjonsverdi/-bruk og uteområde er såleis ikkje relevant for saka.

5.8 Landbruk

Området er i AR5 kartbasen registrert med store områder fulldyrka jord (oransj farge) langs fylkesvegane. Gule områder er overflatedyrka jord og lysegule er beiteområde. Det er også i «kommuneplan til 2020 – arealdelen» nytta omsynsone landbruk (vist med skravur).



Figur 5: AR5 kart som syner landbruksareal i området.

5.9 Trafikkforhold

Fylkesveg 61 og 620 har begge ei fartsgrense på 60 km/t innanfor planområdet. Fylkesveg 61 vert nytta som forbindelse mellom Måløy og Ålesund, men nokre køyrer også via Ørsta(E39). Årsdøgntrafikk (<https://www.vegvesen.no/Fag/Trafikk/Trafikkdata>), ÅDT, er for Fv 61 er 850 og for Fv 620 er den 650.

Brua utgjer i dag den største faren med ei breidde på 5 meter. Brua er i dag lysregulert og avgrensa til ei køyrebane.

Det er i dag ein lite tilrettelagt busslomme langs Fv 61. Det er verken etablert ryddige kryssingspunkt på vegen eller fortau/gang- og sykkelveg til busslommene og det e ikkje sett opp busskur til busslommene.

Mjuke trafikkantar har per i dag ikkje eigne ferdselsårer i området.

5.10 Barn sine interesser

Skulevegen for borna sør for Åheimselva er per i dag ikkje god nok. Det er verken fortau eller gang- og sykkelveg i området.

5.11 Sosial infrastruktur

Åheim barne- og ungdomskule ligg om lag 400m frå Thuekrysset i luftlinje og borna har om lag 600m lang skuleveg frå dette krysset. Skuleområdet ligg aust for Fv 61 som gjer at borna



må krysse fylkesvegen for å komme til skulen. I same område er det også idrettshall og idrettsbane.

Åheim sentrum med Spar, Coop, bensinstasjon mm. ligg på vestsida av Fv 61 om lag 350m frå Thuekrysset.

5.12 Universelt tilgjenge

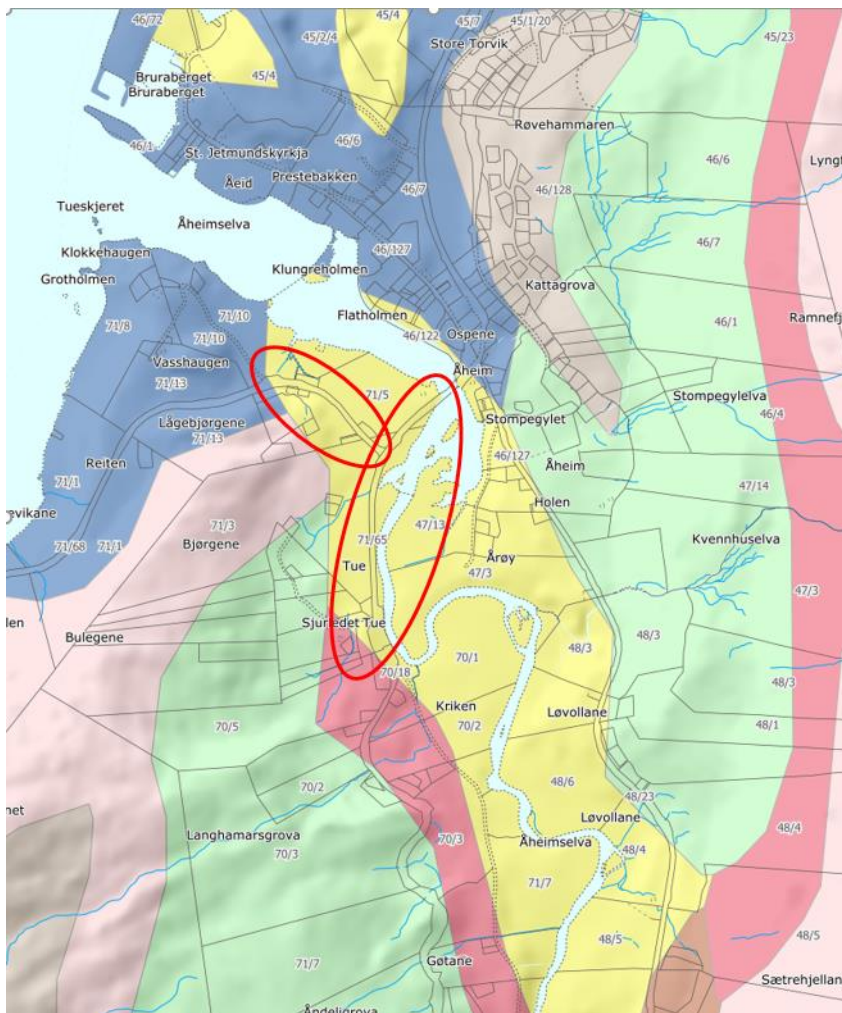
Området er i dag svakt hellande mot nord og aust og det vil vere mogleg å imøtekomme gjeldande krav til universell utforming av gang- og sykkelvegar innanfor planområdet.

5.13 Teknisk infrastruktur

Ikkje relevant for denne saka.

5.14 Grunnforhold

I følgje kartbasar tilgjengeleg på NGU sine heimesider(Norges geologiske undersøkelse) ligg området på berggrunn av gneis, medan lausmassene er elve- og bekkeavsetning(gul farge). Heile planområdet ligg i tidlegare havdekt område. Dei blå områda er marin strandavsetning.

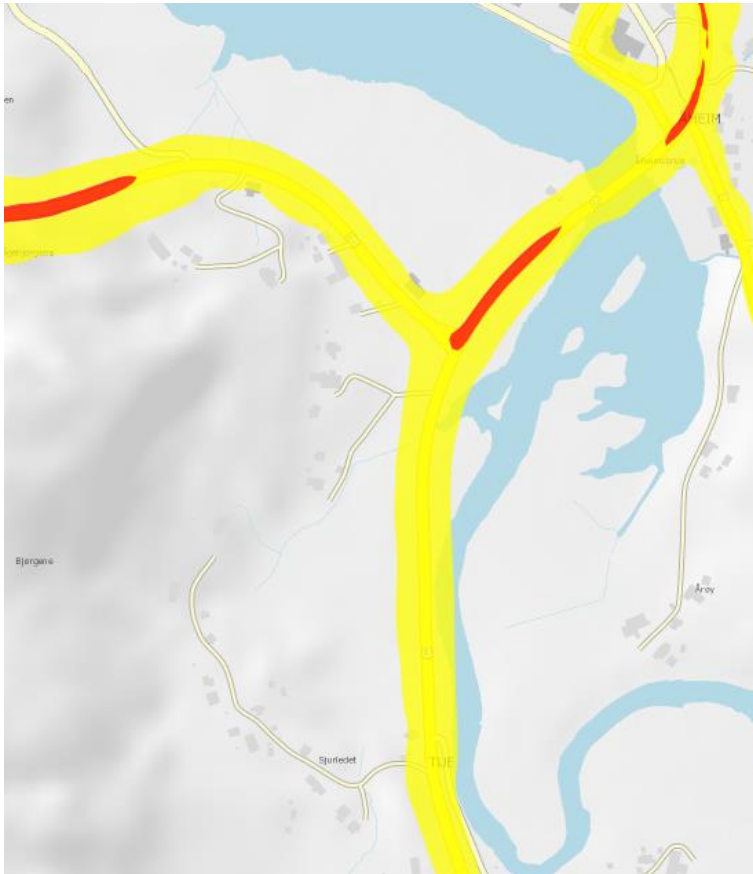


Figur 6: Lausmassekart. Gul farge er elve- og bekkeavsetning og blå farge er marin strandavsetning.



5.15 Støyforhold

Trafikken frå fylkesvegen kan medføre støy, men ikkje meir enn normalt.



Figur 7: Støysonekart for planområdet.

Seks bygningar vil ligge innanfor gul støysone basert på statens vegvesen sine støykart.

Eitt forsamlingshus (gnr. 71 bnr. 35), eit bygg nytta til privat tenesteyting(71/19), tre private bustadar (71/26, 71/5, 71/36), ei driftsbygning (71/5) .



Figur 8: Fem bygg langs Fylkesveg 620 vil ligge innanfor gul støysone.



Figur 9: Eitt bygg ved Fylkesveg 61 vil ligge innanfor gul støysone.

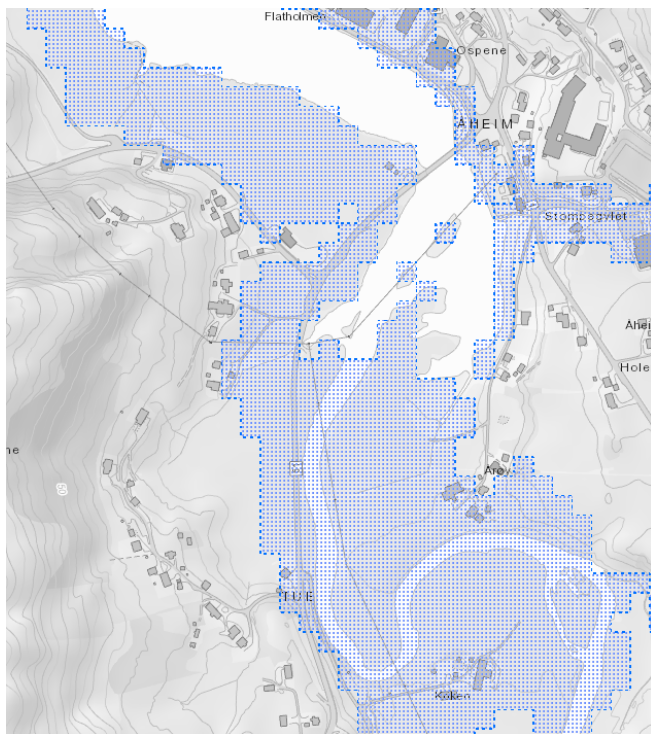
5.16 Luftforureining

Planområdet er ikkje utsett for luftforureining ut over grenseverdiane fastsett i «T-1520 retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging».

5.17 Risiko og sårbarheit (eksisterande situasjon)

I følgje NGU sine kartbasar for tryggleik er det ikkje fare for jord-, flaum-, snø- og steinskred, steinsprang eller kvikkleire.

NVE sine kartbasar for flaum viser at store delar av strekninga kan vere utsett for flaum(blå skravur).



Figur 10: Utsnitt frå NVE sine kartbase som syner flaumpotensialet innanfor området.

5.18 Næring

Det er inga kjend næringsverksemd i eller i umiddelbar nærleik til planområdet.

5.19 Analysar/utgreiingar

Det er ikkje utarbeidd særskilde analysar/utgreiingar som følgje av dette planarbeidet.

6. SKILDRING AV PLANFRAMLEGGET

6.1 Planlagt arealbruk

Samferdsel og teknisk infrastruktur (Pbl. § 12-5 nr. 2)

- Veg (SV)
- Køyreveg (SKV)
- Gang- og sykkelveg (SGS)
- Annan veggrunn – teknisk anlegg (SVT)
- Annan veggrunn – grønt areal (SVG)
- Haldeplass/plattform (SH)
- Kollektivhaldeplass (SKH)



Landbruks-, natur- og friluftsmål og reindrift (Pbl. § 12-5 nr. 5)

- Landbruksformål (LL)

Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (PBL § 12-5, punkt 6)

- Naturområde i sjø og vassdrag (VNV)

Omsynssoner (Pbl. § 12-6)

- Raud støysone (H210)
- Gul støysone (H220)
- Flomfare (H320)
- Bevaring naturmiljø (H560)
- Bandlegging etter andre lover (H740)

6.2 Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål

Samferdsleanlegg og teknisk infrastruktur, pbl. §§12-5 nr.2

Innanfor område for veggrunn er det ikkje tillate med andre innretningar/anlegg enn dei som er naudsynte for drift og vedlikehald av veggrunnen.

Vegskråningar skal setjast i stand med tilplanting/tilsåing samstundes med ferdigstilling av tiltak.

Tilkomst og kryssløysing skal opparbeidast i samsvar med planen.

I tillegg til vist trafikkareal kjem nødvendig areal til vegskjeringar og fyllingar som kan leggjast på tomtegrunn/tilstøytande naboareal jf. Pbl.kap.16. Evt. vist skråningsutslag på plankartet kan endrast som følge av nærare detaljprosjektering.

I vegareal kan det leggjast VA-leidningar, el-, tele- og fiberkablar.

Plassering av avkøyrslar markert med pil i plankartet kan fråvikast ved behov.

Det er avsett frisiktsoner i vegkryss. Desse sonene må ikkje nyttast på måtar som på noko tidspunkt hindrar fri sikt, og skal planerast ned til 0,5 m over tilgrensande vegar sitt nivå.

Område merka SGS skal nyttast til offentleg gang- og sykkelveg, og har ei regulert breidde på 3,5 meter.

Gang- og sykkelveger skal byggjast etter prinsippet om universell utforming.

Gang- og sykkelveg og fortau langs Fv 620

Gang- og sykkelvegen langs Fv 620 vert planlagt på nordsida av vegen. Dette er gjort med bakgrunn i at det er 11 bustadar som vil då kunne gå rett inn på gang- og sykkelvegen utan å måtte krysse Fv 620. Det er også lagt til ut eit bustadområde B49 som kan generere fleire gåande og syklande langs Fv 620 mot Åheim.

Gang- og sykkelveg langs Fv 61

Ved val av kva side gang- og sykkelvegen skal ligge på må ein sjå på heile biletet. Plassering er avhengig av kva veg ein ynskjer å orientere dei gåande og syklande. I denne saka har ein valt å legge gang- og sykkelvegen på vestsida av fylkesvegen. Ein vel å orientere gang- og sykkelvegen mot sentrum med bakgrunn i innspel frå statens vegvesen



og dei tilboda som ligg i eit sentrum. Ein må ha som utgangspunkt at kryssingspunkt skal vere oversiktlege og i område med lav fart. Vi ser det derfor som utfordrande å føre alle elevar over vegen ved Thuekrysset som er ei relativt slak kurve der trafikken kan halde ei høgare fart enn ein vil gjere nord for Åheimselva. Ei evt. rundkjøring nord for Åheimselva vil føre til enda lågare fart på bilane so må gjennom rundkjøringa. Ut frå ei planfagleg vurdering vil derfor kryssingspunkt av ein fylkesveg nordsida av Åheimselva vere å føretrekke og ikkje ved Thuekrysset.

Ved å plassere gang- og sykkelvegen vest for Fv 61 vil ein også unngå konflikt med Åheimselva og kantsone til vassdraget. Jf. Faktaark frå Naturbase så er Åheimselva eit regionalt viktig naturtype med regional verneverdi.

Etablering av ein gang- og sykkelveg aust for Fv 61, nærmare Åheimselva, vil også gjere at vegen vil vere meir utsett for utvasking og overfløyning.

I dag er det etablert 10 bustadar vest for Fv 61, men Vanylven kommune har lagt til rette for at det kan etablerast fleire bustadar ved å legge ut eit større område for Spreidd busetting (LNF-B 22). I kommuneplanen vert det gitt moglegheit til å dele frå og bygge 5 bustadar innanfor LNF-B 22.

Aust for Fv 61 (Thue) er det etablert 15 bustadar og det er i kommuneplanen sin arealdel ikkje lagt opp til etablering av fleire bustadar langs Åheimselva/Kriken.

Samla sett er det i dag 22 bustadar vest for Fv 61 og Vanylven kommune har gjennom kommuneplanen lagt til rette for at det kan etablerast fleire bustadar i dette området.

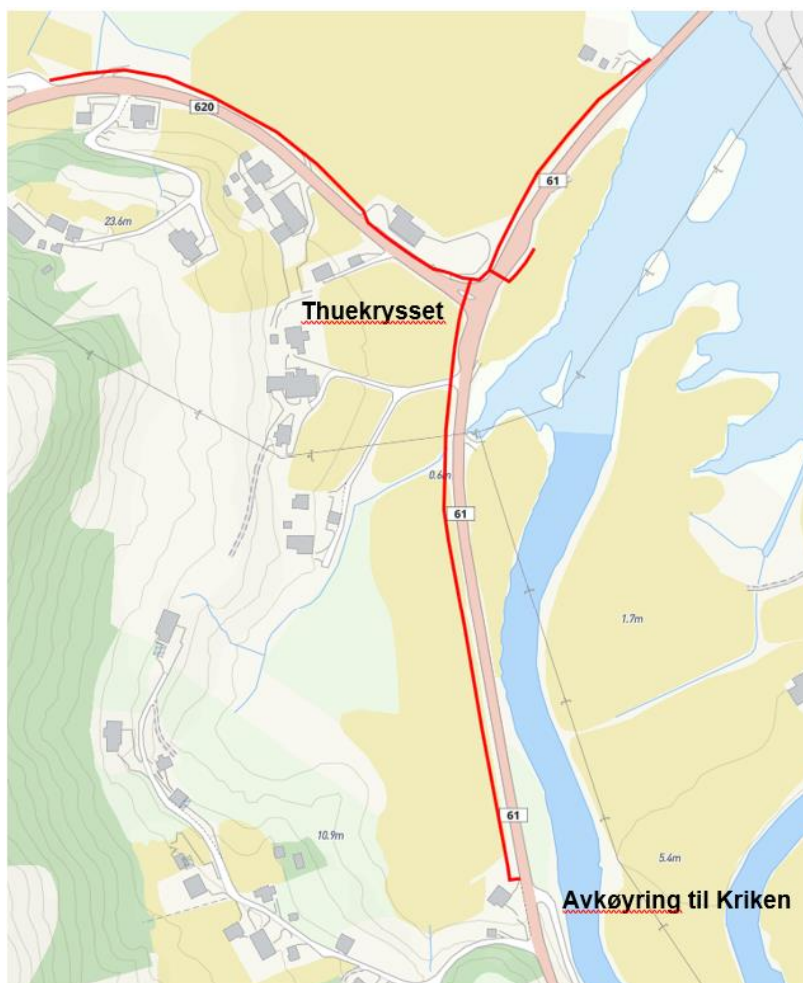
6.1 Bumiljø/bukvalitet

Planen legg til rette for eit betre bumiljø sør for Åheimselva ved at ein kan få etablert ein gang- og sykkelveg i staden for å måtte ferdast på fylkesvegane for å komme seg til sentrum og skule/idrettsområde.

6.2 Tilknytning til infrastruktur

Det vert ikkje planlagt nye bustadar innanfor planområdet og det er derfor ikkje behov for VA-plan for planarbeidet.

Prinsippskisse av alternative løysingar

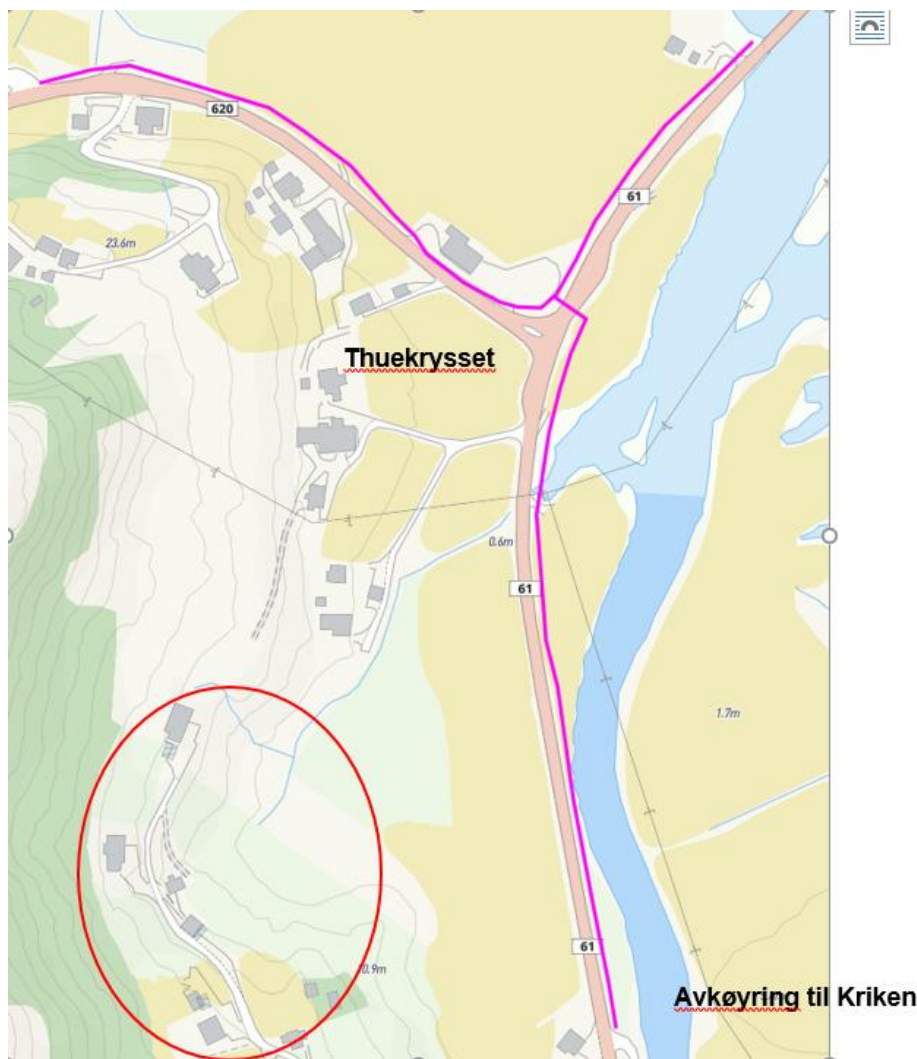


Figur 11: Alternativ 1 til gang- og sykkelvegløysing.

Alternativ 1:

Gang- og sykkelveg nord for Fylkesveg 620. Gang- og sykkelveg på vestsida av Fylkesveg 61 med kryssing ved Thuekrysset for dei som skal ta buss i nordgåande retning.

- ✓ Dette alternativet vil ha positive verknadar for mjuke trafikantar som orienterer seg mot sentrumsområdet.
- ✓ Bebuarar vest for Fylkesveg 61 som skal mot sentrum slepp å krysse Fylkesveg 61.
- ✓ Kryssingspunkt for mjuke trafikantar som orienterer seg mot skule og idrettsområde vert nord for Åheimselva der det må lagast ryddige kryssingspunkt. Dette er eit område med 40-sone og eit vesentleg mindre farleg kryssingspunkt enn alternativet med kryssing sør for Åheimselva.
- ✓ Alternativet vil vere positivt for alle bebuarar vest for Fylkesveg 61, der kommunen har lagt til rette for at det kan etablerast fleire bustadar, ved at dei kan følgje gang- og sykkelveg utan å måtte krysse Fv 61 før dei kjem inn i 40-sona nord for Åheimselva.
- ✗ Alternativet vil ha negative konsekvensar for bebuarar aust for Fylkesveg 61 (Kriken) som må krysse Fv 61 i ei 60-sone. Bebuarane frå Kriken må då krysse Fv 61 ein gong for å komme til sentrumsområdet og to gongar for å komme til skule/idrettsområdet. Kommunen har tidlegare gjennom arealdelen ikkje lagt til rette for at det skal verte ei vesentleg auke i busetting aust for fylkesvegen.

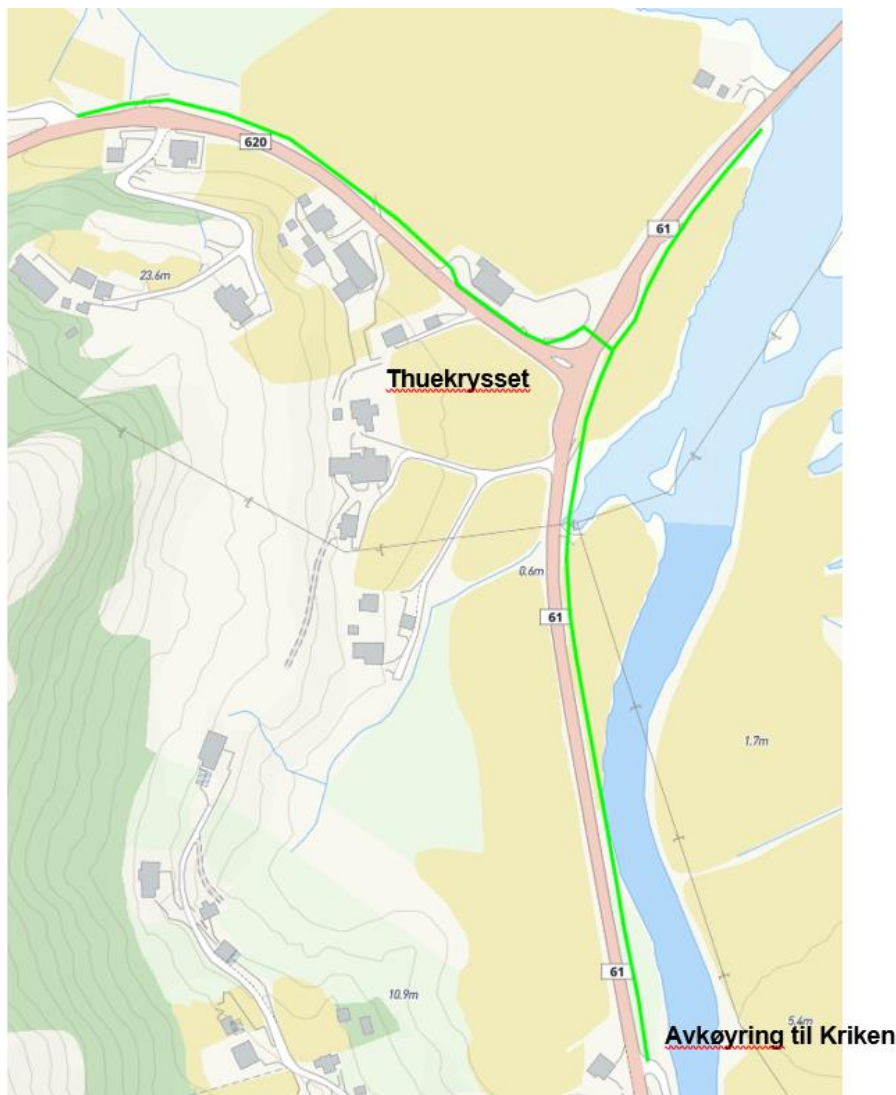


Figur 12: Alternativ 2 til gang- og sykkelvegløysing.

Alternativ 2:

Gang- og sykkelveg nord for Fylkesveg 620. Gang- og sykkelveg på vestsida av Fylkesveg 61 frå brua til Thuekrysset. Dei som skal ta buss i nordgåande retning eller vidare mot Kriken må krysse vegen ved Thuekrysset og fortsette aust for fylkesvegen..

- ✓ Dette alternativet vil ha positive verknadar for mjuke trafikantar som orienterer seg mot sentrumsområdet.
- ✓ Bebuarar som fyl Fv 620 som skal mot sentrum slepp å krysse Fylkesveg 61.
- ✓ Kryssingspunkt for mjuke trafikantar som orienterer seg mot skule og idrettsområde vert nord for Åheimselva der det må lagast ryddige kryssingspunkt. Dette er eit område med 40-sone og eit vesentleg mindre farleg kryssingspunkt enn alternativet med kryssing sør for Åheimselva.
- ✗ Alternativet vil ha negative konsekvensar for dei som bur vest for Fv 61 (merka sirkel) då dei må krysse Fv 61 to gongar for å komme til sentrum og tre gongar for å komme til skule/idrettsområde. Kommunen har lag til rette for at her kan etablerast fleire bustadar.
- ✗ Dette alternativet vil også ha negative konsekvensar for Åheimselva ved at ein må gjere inngrep i kantsone og elva.

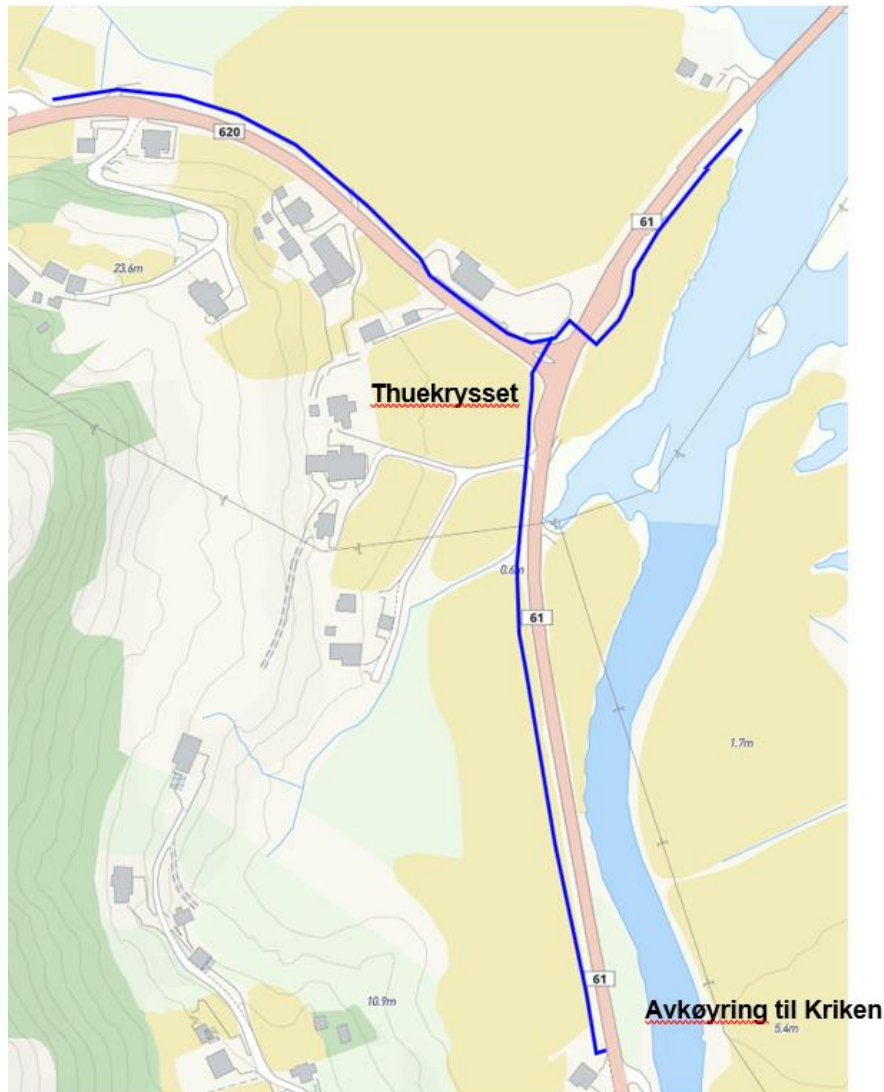


Figur 13: Alternativ 3 til gang- og sykkelvegløysing.

Alternativ 3:

Gang- og sykkelveg nord for Fylkesveg 620. Gang- og sykkelveg aust for Fylkesveg 61 frå brua til Kriken. Kryssing av fylkesvegen for dei som skal mot Thue.

- ✓ Dette alternativet vil ha positive verknadar for mjuke trafikantar som orienterer seg mot skule og idrettsområdet.
- ✓ Det vil vere positive konsekvensar for bebuarar frå Kriken som vil ha trygg veg mot skule og idrettsområde og kryssingspunkt mot sentrum vil vere nord for Åheimselva i ei 40-sone. Kommunen har tidlegare gjennom arealdelen ikkje lagt til rette for at det skal verte ei vesentleg auke i busetting aust for fylkesvegen.
- ✗ Alternativet vil ha negative konsekvensar for alle som er busett vest for Fylkesveg 61 som må krysse vegen i ei slak kurve med 60-sone. Sidan Vanylven kommune legg til rette for auka busetting vest for Fylkesveg 61 vil dette alternativet ikkje vere i tråd med intensjonen i kommuneplanen sin arealdel.
- ✗ Dette alternativet vil også ha negative konsekvensar for Åheimselva ved at ein må gjere inngrep i kantsone og elva.



Figur 14: Alternativ 4 til gang- og sykkelvegløysing.

Alternativ 4:

Gang- og sykkelveg nord for Fylkesveg 620. Gang- og sykkelveg aust for Fylkesveg 61 frå brua forbi kollektivhaldeplassen. Kryssing av fylkesvegen og vidare vest for Fylkesveg 61 til avkøyring til Kriken.

- ✓ Dette alternativet vil ha positive verknadar for mjuke trafikantar som orienterer seg mot skule og idrettsområdet.
- ✓ Det vil ha positive konsekvensar for bebuarar vest for Fv 61.
- ✗ Alternativet vil ha negative konsekvensar for alle mjuke trafikantar ved at kryssingspunktet over Fylkesveg 61 vil vere i ei slak kurve med 60-sone.
- ✗ Alternativet vil ha negative konsekvensar for dei som orienterer seg mot sentrumsområdet ved at dei då må krysse vegen i eit område med høgare fart enn eit alternativ kryssingspunkt nord for Åheimselva.
- ✗ Ei slik løysing vil også vere negativt for bebuarar frå Kriken som må krysse Fv 61 to gongar på i ei og same 60-sone.



6.3 Planlagde offentlege anlegg

Planframlegget inneheld ingen offentlege anlegg, men gir rom for at VA-leidningar, el-, tele- og fiberkablar kan leggjast i gang- og sykkelvegen.

6.4 Miljøoppfølging

Tiltaka i planframlegget medfører ikkje inngrep i, eller følgjer for, viktige deler av naturmiljøet. Tiltaket medfører heller inga særskild ureining. Det er difor ikkje lagt til grunn behov for særlege miljøtiltak som følgje av inngrep som planen fører med seg. Det skal utvisast normalt omsyn til omgjevnadane. Det skal lages håndteringsplan for fremmade uønska arter.

6.5 Universell utforming

Gang- og sykkelveggar og kollektivhaldeplassar skal byggast etter prinsippet om universell utforming.

6.6 Landbruksfaglege vurderingar

Det vil gå med ca. 4 daa fulldyrka mark til gang- og sykkelveg. Ift. jordvern ser ein det som vesentleg større samfunnsnytte å legge til rette for gang- og sykkelveg kontra å bevare 4 daa dyrka mark.

6.7 Kulturminne

Det er ikkje registrert kulturminner innanfor planområdet.

6.8 Sosial infrastruktur

Åheim barne- og ungdomskule ligg om lag 400m frå Thuekrysset i luftlinje og borna har om lag 600m lang skuleveg frå dette krysset. Skuleområdet ligg aust for Fv 61 som gjer at borna må krysse fylkesvegen for å komme til skulen. I same område er det også idrettshall og idrettsbane.

Åheim sentrum med Spar, Coop, bensinstasjon mm. ligg på vestsida av Fv 61 om lag 350m frå Thuekrysset.

Planforslaget vil betre tilkomsten til sosial infrastruktur på Åheim sør for Åheimselva. Det må også gjerast trafikale utbetringstiltak nord for Åheimselva for at mjuke trafikantar vil få gode kryssingspunkt. Denne planen tek for gitt at kryssingspunkt(uavhengig av val av kryssløysing) vil verte ordna i tilstøytande plan.

6.9 Plan for vatn og avløp samt tilknytting til offentleg nett

Vatn og avløp

Føremålet med planarbeidet er å legge til rette for ein gang- og sykkelveg for å trygge gåande og syklande i området. Vatn og avløp vert derfor ikkje relevant for denne planen, men dersom Vanylven kommune ynskjer å legge leidningar i gang- og sykkelvegen opnar denne plane for det.

6.10 Plan for avfallshenting

Ikkje relevant for denne saka.

6.11 Avbøtande tiltak/løysingar ROS

Fylkesmannen si ROS-sjekkliste er gjennomgått og vedlagt utan funn av forhold med trong for nærare avklaring. Det er såleis ikkje noko der som talar i mot fremja arealbruk.



6.12 Avbøtande tiltak/løysingar Naturmangfaldlova

§ 7 i Naturmangfaldlova omhandlar prinsipp for offentleg avgjerdstaking i §§ 8-12. Paragrafane omhandlar kunnskapsgrunnlaget, føre-var-prinsippet, samla belastning på økosystemet, kostnader ved miljøverknader som skal berast av tiltakshavar og miljøforsvarlege teknikkar og driftsmetodar. Som vedlegg følgjer sjekkliste for naturmangfald.

Oppsummering:

Det er registrert følgjande raudlisteartar i nærområdet:

CR = kritisk truet: Åkerrikse(CR)

EN = Sterkt truet: Vipe(EN), Brushane(EN), Svarthalespove(EN),

VU = Sårbar: Dvergdykker(VU), Storspove (VU), Hettemåke(VU), Skjeand(VU),

NT = Nær truet: Fiskemåke(NT), Stær(NT), Taksvale(NT), Sandsvale(NT), Stær(NT), Gjøk(NT), Snadderand(NT), Gresshoppesanger(NT).

Det er ikkje planlagt tiltak som vil påverke desse artane vesentleg. Ved utbygging av gang- og sykkelveg skal arbeidet koordinerast med Fylkesmannen i Møre og Romsdal for at det vert utbygd på ein mest mogleg skånsam måte for naturmangfaldet i området.

Kunnskap (§8):

Vi oppfattar kunnskapsgrunnlaget i nasjonale databasar som tilfredstillande for vurderingar etter naturmangfaldlova.

Førevar prinsippet (§9):

Dei tiltaka som vert foreslått gjeld utbygging som kommunen gjennom regelverket vil ha kontroll med skjer i ordna former. Det er ikkje planlagt tiltak som vil føre til meir ureining i området.

Samla belastning (§10):

Planframlegget medfører ikkje vesentlege ulemper for naturmangfaldet.

Overvaking (§11):

Så langt kommunen kan sjå vil det ikkje vere naudsynt med overvaking av naturmiljøet.

Alternativ lokalisering (§12):

Det er vurdert ulike trasear for gang- og sykkelvegen, men gang- og sykkelvegen, slik den no er plassert, vil gjere minst inngrep i Åheimselva. Å flytte vegen vesentleg lenger aust eller vest med eige kryssingspunkt over Åheimselva ser vi på som eit vesentleg større inngrep med større konsekvensar for artane som er registrert.

Konklusjon:

Samla belastninga av tiltaket medfører ikkje vesentleg skade på naturmangfaldet i strid med forvaltningsmåla for naturtypar og økosystem (§4) og artar (§5). Fremmande uønska arter (mykje parkslirekne) må handterast forsvarleg.

6.13 Rekkefølgjekrav

Det er ikkje stilt rekkefølgjekrav i planarbeidet.



7. VERKNADER AV PLANFRAMLEGGET

7.1 Overordna planar

Planforslaget vil følge opp overordna planar ved å legge til rette for gang- og sykkelveg sør for Åheimselva. Plassering av gang- og sykkelvegen vest for Fylkesveg 61 vil også vere i tråd med intensjonane til kommuneplanen sin arealdel då den legg til rette for ei auka busetting vest for fylkesvegen.

7.2 Landskap, omgjevnader og staden sin karakter

Planforslaget vil ikkje ha negative verkandar for landskap, omgjevnadar eller staden sin karakter.

7.3 Estetikk

Det vert ikkje planlagt nye bygg innanfor denne planen så dette er derfor ikkje relevant.

7.4 Kulturminne og –miljø, ev. verneverdi

Det er ikkje registrert verneverdige kulturminner eller kulturmiljø innanfor planområdet.

7.5 Tilhøvet til naturmangfaldslova

Jf. Punkt 6.18 så vil ikkje den samla belastninga av tiltaket medfører vesentleg skade på naturmangfaldet i strid med forvaltningsmåla for naturtypar og økosystem (§4) og artar (§5).

Arbeidet ved utbygging skal likevel koordinerast med Statsforvalteren i Møre og Romsdal for å sikre at arbeidet vert utført på ein mest mogleg skånsam måte.

7.6 Rekreasjonsinteresser/rekreasjonsbruk

Planen vil betre trafikktryggleiken for mjuke trafikantar langs Fv. 620 og Fv. 61 sør for Åheimselva.

7.7 Uteområde

Det vert ikkje planlagt nye bustadar innanfor planområdet så dette punktet er ikkje relevant.

7.8 Trafikkforhold

Planforslaget vil betre trafikktryggleiken til mjuke trafikantar og sikre betre tilkomst til kollektivhaldeplassar og mot sentrum, skule og idrettsområde.

7.9 Barn sine interesser

Barn og unge sine interesser vil bli ivaretekne ved at planforslaget vil betre trafikktryggleiken til mjuke trafikantar og sikre betre tilkomst til kollektivhaldeplassar og mot sentrum, skule og idrettsområde.

7.10 Sosial infrastruktur

Planforslaget vil ikkje ha konsekvensar for sosial infrastruktur i området.

7.11 Universell tilgjengelighet

Planframlegget legg så langt som råd til rette for utbygging som stettar krava til universell utforming. Relevante krav m.o.t universell utforming bli gjort gjeldande.

7.12 Energibehov – energibruk

Ikkje relevant for saka då det ikkje er planlagt nye bueiningar innanfor planområdet.

7.13 ROS

Støy

Trafikken frå fylkesvegen kan medføre støy, men ikkje meir enn normalt. Tiltaket vil medføre fordel ved at fotgjengarar vil få større avstand til trafikkstøyen. Planforslaget legg heller ikkje opp til tiltak som vil forverre støysituasjonen. Ein ser derfor ikkje at det skal vere behov for å gjere støyreduserande tiltak på dei eigedomane som er i dag utsett for noko trafikkstøy.

Ustabile masser

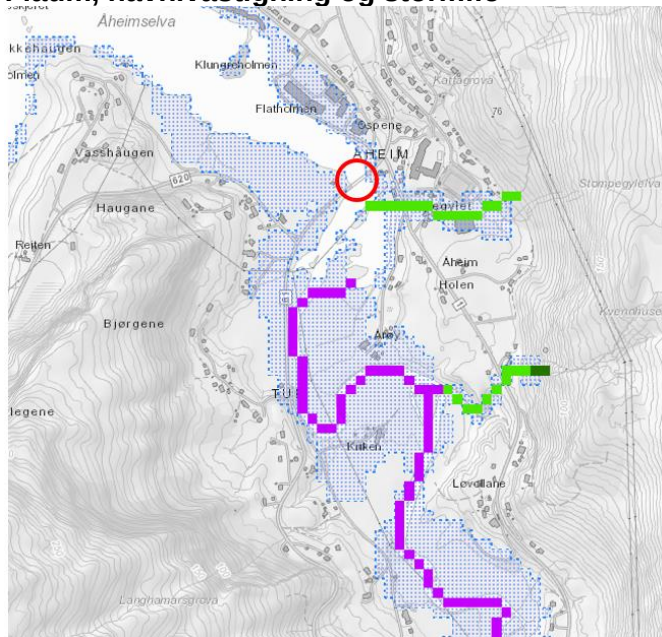
Med bakgrunn i lausmassekartet synt i punkt 5.14 (grunnforhold) viser det at heile planområdet ligg i eit område med elve- og bekkeavsetning. Dette er eitt av to forhold som kan føre til lausmasseskred. Det andre punktet er at det må vere bratt terreng (>20%) og det er ikkje tilfelle i dette området.

Kan området være skredutsatt?

Nei. Området ligg under marin grense med stor mulighet for marin leire, men terrenget er tilnærma flatt. Vi anser det som svært lite truleg at inngrep langs fylkesvegane vil ha påverknad på busetting ovanfor gang- og sykkelvegen.

Vi meiner tiltaket ikkje vil forverre områdestabiliteten innanfor området.

Flaum, havnivåstigning og stormflo



Planområdet grensar til Åheimselva. Åheimsbua er markert med raud sirkel. Området kan vere utsett for flaum ved auka nedbørsmengde. Lilla linje viser at området kan ha fare for flaumhøgde på 6-7meter.

I følgje DSB sin rettleiar «Havnivåstigning og stormflo» vil delar av planområdet ligge innanfor faresone for havnivåstigning og stormflo, sikkerheitsklasse F1 (250cm for Vanylven med kartreferanse NN2000). Det er delar av gang- og sykkelvegen som ligg innanfor sona.

Kan området vere flaumutsett?

Ja, området kan vere flaumutsett ved auka nedbørsmengd. Med bakgrunn i tiltaket (gang- og sykkelveg) meiner vi det ikkje er naudsynt med ytterlegare utgreiingar då flaum i området ikkje vil vere til fare for liv og helse. Det bør ikkje etablerast bustadar under kote 6 i dette området. Åheimsbua ser likevel ut som eit kritisk punkt ift. flaum og påverknad på «kritisk infrastruktur».

7.14 Jordressursar/landbruk

Planforslaget vil ha liten negativ påverknad på jordressursane i området. Noko dyrkamark vert omregulert til gang- og sykkelveg med tilhøyrande grøfter(annen veggrunn), men samla sett vil det vere ei overvekt av positive samfunnsmessige verknadar av å legge til rette for gang- og sykkelveg i området.

7.15 Teknisk infrastruktur

Planforslaget vil ikkje gje behov for større endringar i eksisterande infrastruktur.

7.16 Økonomiske konsekvensar for kommunen

Tiltaket medfører ingen økonomiske konsekvensar for kommunen. Gang- og sykkelveg langs fylkesvegane skal byggast og driftast av Møre og Romsdal fylkeskommune og Statens vegvesen. Dersom kommunen vil forskottere bygging av gang- og sykkelveg kan dette auke lånegjelda noko.

7.17 Konsekvensar for næringsinteresser

Tiltaket vil ikkje ha konsekvensar for næringsinteressene i området.

7.18 Interessemotsetnader/konflikttema

Det er få konflikter knytt til etablering av gang- og sykkelveg sett opp mot dei tema som er nemnt i punkt 7.1-7.17.

Konflikta i dette planforslaget gjeld kva side gang- og sykkelvegen skal ligge på. Dei ulike positive og negative konsekvensane av alternativ plassering av gang- og sykkelvegen er gjort greie for i punkt 6.7.

Ut frå eit planfagleg perspektiv vurderer vi det som mest hensiktsmessig å etablere gang- og sykkelveg på vestsida av fylkesveg 61 og nord for fylkesveg 620. Om kommunens politikarar ynskjer noko anna vil det vere basert på deira lokalpolitiske skjønn og såleis ikkje gjenstand for ei lokal planfagleg overprøving.

7.19 Avveging av verknader

Etablering av gang- og sykkelveg er eit utvilsamt positivt tiltak og veldig etterlengta på Åheim. Det vil vere klar overvekt av positive konsekvensar for mjuke trafikantar som ferdast langs fylkesveg 61 og fylkesveg 620.

8. KONSEKVENSGREIING

Tiltaket er vurdert etter forskrifta om konsekvensutgreiing i samsvar med Pbl kap.4. Då både formål og i hovudsak avgrensing er i samsvar med overordna plan og elles utan vesentlege konsekvensar for miljø og samfunn er det ikkje behov for konsekvensutgreiing.



9. INNKOMNE INNSPEL

9.1 Statens vegvesen 11.07.2011 og 16.01.2012

11.07.2011:

Vi er enige i at gangvegen bør ligge på vestsida av fv. 61 fram til Thuekrysset, men trur at gangvegen også bør ligge på vestsida vidare sørover. Det vil gi minst behov for å krysse Fv.61, og ein gangveg på motsett side vil truleg også kome i konflikt med den til dels smale randsona mot elva.

Planen må vise løysingar for busstopp som oppfyller krava til universell utforming.

Eventuelle planar om rundkjøring i krysset nord for brua over Åheimselva får vi vurdere nærare dersom det blir skissert løysingar for dette med ein akseptabel geometrisk utforming. I utgangspunktet ser dette vanskeleg ut, i alle fall dersom ikkje eit bustadhuset i kryssområdet blir innløyst og revet.

16.01.2012:

Forutan våre tidlegare merknadar, ber vi om at ein også regulerer nok areal for ei ev. framtidig utviding av busslomma ved fylkesvegkrysset med plass til leskur i bakkant av g/s-vegen. Ein bør også vurdere å regulere inn busslomme ved avkjørsla lengst sør i planen. Vi ber om at ein tek kontakt med busselskapet for ei nærare vurdering av behovet for denne plassen.

For å unngå fotgjengarkryssing på fylkesveg 620 både i kryssområdet ved fylkesveg 61 og til den kommunale avkjørsla til Thue, bør gang- og sykkelvegen langs fylkesveg 620 plasserast på nordsida.

Kommentar: Merknadane er innarbeidd i planforslaget. Rundkjøring nord for brua over Åheimselva vert vurdert i tilstøytande plan, Åheim sentrum, som er varsla oppstart.

Det er oppretta kontakt med FRAM og dei har akseptert dei løysingane som ligg i dagens planforslag.

Gangs- og sykkelveg mot Thue er innteikna på nordsida av fylkesveg 620.

9.2 Åheim bygdeutvikling dato usikkert

Styret i ÅBU meiner ein må sjå på ei heilheitleg løysing for krysset og brua. Slik vi forstod Vegvesenet på synfaring i 2009, meinte dei der at der var naudsynt å rive huset som står i krysset for å frigjere plass. Om dette vert tilfelle, er nok ei løysing med kryssing av elva på austleg side den mest fornuftige.

Når det gjeld plassering av gang- og sykkelvegen mot Kriken meiner ÅBU at ein her bør sjå på moglegheita i å føre gang og sykkelvegen langs elva som har gitt bygda namnet sitt...Ei løysing med gang og sykkelveg langs elva ville opne for mindre ressurssterke personar for eksempel funksjonshemma i rullestol, eldre med røyslehemmingar, eller små barn.

Kommentar: Kryssløysing nord for brua over Åheimselva vert vurdert i tilstøytande plan, Åheim sentrum, som er varsla oppstart.

Viser til merknad frå Statens vegvesen som meiner gang- og sykkelvegen bør ligge på vestsida av Fv 61. Statens vegvesen sin merknad er imøtekomen.



Forslag om ein gang- og sykkelveg langs Åheimselva er eit positivt tiltak, men vil kanskje passe betre som ein tursti. Tiltaket bør heller løftast fram som eit bygdetiltak med gruslagt sti med sitjebenkar og tilrettelagte fiskeplassar.

9.3 Barnerepresentanten i Vanylven 22.07.2011 og 11.01.2012

22.07.2011:

I dag er der fotgjengarovergang over FV 61 mot nord. Denne ligg godt unna krysset, og gåande treng berre orientere seg om trafikk frå FV61 før kryssing. Det er relativt trygt for gåande/syklande å krysse denne vegen ved denne overgangen. Ved ei evt. Runkjøring vil det også vere enklare for bilistane frå sør å stoppe opp for fotgjengarovergangen?

I saksdokumenta kjem det fram at det ikkje er heilt klarlagt på kva side av vegen ein gang- og sykkelveg skal gå. Bygdegruppa har ynskje om å legge den på vestsida av brua fram til Thuekrysset og vidare på austsida mot Kriken... Området utanfor Spar, bensinstasjonen og mot coop-butikken er trafikkfarleg... Dersom gangvegen skal gå på vestsida av brua, er det ein føresetnad at det vert gjort noko med trafikktilhøva ved bensinstasjonen/Spar-butikken og at det vert trygt for barna å krysse denne vegen.

Det som ville vere mest teneleg, var at der var gang- og sykkelveg på begge sider av brua. Det er fordelar og ulemper knytt til val av berre ei side alt etter om ein vel å orientere seg mot sentrum eller mot skule/fritidsområde/boligområda. Som barnerepresentant vel eg å tru at barna er mest orientert mot det sistnemnde og kjem med framlegg om at gang- og sykkelvegen vert lagt på austsida av brua. Å krysse fylkesveg 61 ved fotgjengarovergang ved Thuekrysset bør vere oversiktleg både for barna på Thue og dei som kjem frå Kriken-sida. Reknar med at overgangen vert lagt nord for krysset.

11.01.2012:

Elevane frå Thue får gangvegen på nordsida frå Thue mot RV 61. Dei held fram på gangvegen over brua og treng overgang til området utanfor Spar, bensinstasjon og mot Coop-butikken. Dette området er trafikkfarleg.

Kan det lagast trapp ned til fiskeplassen for funksjonshemma?

Kan ein lage undergang mot Spar?

Kan elevane gå under brua og kome opp til ny overgang ved FV1 (mot dalane) og såleis kome trygt til skulen/Olvinhallen/boligområda?

Elevane frå Kriken må få gang- og sykkelveg på vestsida av FV 61. Dette inneber overgang frå Kriken-krysset til vestsida av FV 61. Vidare overgang i Thuekrysset for så å kome inn på gang- og sykkelveg vidare mot sentrum.

Kommentar: Kryssløysing nord for brua over Åheimselva vert vurdert i tilstøytande plan, Åheim sentrum, som er varsla oppstart.

Viser til merknad frå Statens vegvesen som meiner gang- og sykkelvegen bør ligge på vestsida av elva. Statens vegvesen sin merknad er imøtekomen. Det som gjeld nord for Åheimselva må vurderast i arbeidet med tilstøytande plan, Åheim sentrum, som er varsla oppstart.

Ved val av kva side gang- og sykkelvegen skal ligge på må ein sjå på heile biletet. Vi er einige i at val av plassering er avhengig av kvar ein vel å orientere seg. I denne saka har ein valt å legge gang- og sykkelvegen på vestsida av fylkesvegen med kryssing ved Thuekrysset for å kome til busslomme for dei som skal ta buss i nordgåande retning. Ein vel å orientere



gang- og sykkelvegen mot sentrum med bakgrunn i innspel frå statens vegvesen og dei tilboda som ligg i eit sentrum. Ein må ha som utgangspunkt at kryssingspunkt skal vere oversiktlege og i område med lav fart. Vi ser det derfor som utfordrande å føre alle elevar og mjuke trafikantar over vegen ved Thuekrysset som er ei relativt slak kurve der bilistar kan halde ei høgare fart enn ein vil gjere nord for Åheimselva. Ei evt. rundkjøring nord for Åheimselva vil føre til enda lågare fart på bilane so må gjennom rundkjøringa. Ut frå ei planfagleg vurdering vil derfor kryssingspunkt av ein fylkesveg nordsida av Åheimselva vere å føretrekke og ikkje ved Thuekrysset.

Overgang til området utanfor Spar, bensinstasjon og mot Coop-butikken må løysast i tilstøytande plan. Elles er gang- sykkelveg planlagt på vestsida slik barnerepresentanten spelar inn.

Trapp til fiskeplassen er ikkje ein del av dette planarbeidet. Dette kan vere eit positivt tiltak, men kan løysast utanom detaljreguleringsplanen.

Undergang mot Spar vil ikkje vere mogleg grunna Åheimselva og potensiale for flaum.

Det er ikkje tilrådeleg å lage til sti under Åheimsbruka grunna fare for flaum. Viser også til vassressurslova § 11 om kantvegetasjon til vassdrag.

9.4 Fylkesmannen i Møre og Romsdal 16.08.2011 og 13.02.2012

16.08.2011:

Elva og elveosen er registrert som ein viktig naturtype. Ved kryssing/nærføring til elva må det derfor takast særleg omsyn til desse naturverdiane, ved at eventuelle inngrep vert gjort så små og skånsame som mogleg.

Kommunen må også gjennomføre ei ROS-analyse som del av saksførebuinga.

13.02.2012: ...ingen spesielle innspel til planarbeidet.

Kommentar: Merknadane er innarbeidd i planforslaget.

9.5 Møre og Romsdal fylkeskommune 18.08.2011

Møre og Romsdal fylkeskommune har ut frå sine ansvarsområde ingen særskilte merknadar.

Kommentar: Ingen kommentar.

9.6 Åheim indremisjonsforening v/Jon Sivert Thue dato usikkert og 10.02.2012

Vi meiner gangvegen må ligge på elvesida. Ein gangveg på andre sida av vegen (Vest) vil ta mykje areal av parkeringsplassen til Åheim misjonshus. Og det kan vi ikkje godta og misse.

10.02.2012: *Vi på Åheim misjonshus kan ikkje godta og få gang- og sykkelveg forbi huset, på framsida der inngangspartiet er. Vi meiner der er alt for liten plass. Ved brøyting vil snøen ligg langt opp på vindua.*

Løysing er slik vi ser det å legge gangvegen bak misjonshuset på marka til Magnar Åhjem. Ev. på andre sida av vegen (Tormod Hvattum) til ein har passert misjonshuset å så krysse vegen og vidare på marka til Magnar Åhjem til avkøyring til Thue.

Kommentar: Viser til merknad frå Statens vegvesen som meiner gang- og sykkelvegen bør ligge på vestsida av elva. Statens vegvesen sin merknad er imøtekommen. Det vert lagt til rette for utvida moglegheit for parkeringsplass som kompensasjon for arealet som går tapt til gang- og sykkelveg.



Ift. avstand mellom Fv 620 og forsamlingshuset er merknaden delvis imøtekomen ved å flytte gangvegen heilt inntil fylkesvegen for å beholde meir avstand mellom inngangspartiet til forsamlingshuset gangvegen. Det vert såleis heva fortau forbi nemnde forsamlingshus. Fortauet er regulert med 3m breidde og det vil då vere om lag 2,5 m frå fortau til inngangspartiet til forsamlingshuset.

Det er ikkje tilrådeleg å gå for andre forslaget dykkar ved å først krysse Fv.620 forbi forsamlingshuset for så å krysse tilbake igjen. Ei slik løysing vil truleg ikkje blir nytta av gåande og syklende.

9.7 Noregs vassdrags- og energidirektorat 29.08.2011

Det bør i planarbeidet i størst mogleg grad takast omsyn til elvemiljø og kantsoner. Vi syner til § 11 i vassressurslova om kantsoner. Dersom planen legg til rette for tiltak i sjølve vassdraget må det gjerast greie for om det er knytt ålmenne interesser til vassdraget og om/korleis tiltaket ev. påverkar desse ålmenne interessene.

Kommentar: Merknaden er innarbeidd i planforslaget.

9.8 Møre og Romsdal fylkeskommune v/ kulturavdelinga 27.09.2011 og 08.02.2012

27.09.2011:

På Åheim finn vi innanfor området ei eldre stove frå gbnr. 46/4. Stove er oppsett før 1870 og eldste delen kom då moglegvis frå Årvik. Stova hadde under Sefrakregistreringa høg eigenverdi og vi tek det for gjeve at planlegginga av gang- og sykkelveg tek omsyn til denne.

08.02.2012: ...nytilkomne areal også må vurderast i forhold til arkeologisk registrering...

Kommentar: 46/4 og 46/19 ligg utanfor planområdet og må vurderast i tilstøytande plan, Åheim sentrum, som er varsla oppstart. Elles ingen kommentar.

9.9 Oppsitjarar ved FV 620 25.07.2011

Vi ser at tidlegare planlagde gangvegen frå krysset ved Misjonshuset mot Skorge no er teke ut av planen. Som oppsitjarar ved FV 620 ser vi dette som lite teneleg. Kvar dag er her ca 10 ungar som ferdast på denne trafikkfarlege vegen. Fartsgrensene på den aktuelle strekket er på 60 og 80 km/time og her er til dels uoversikteleg. Vi bed om at den planlagde gang- og sykkelvegen vert teken inn att i prosjektet langs FV620.

Kommentar: Merknaden er imøtekomen og planområdet er utvida.

9.10 Oppsitjarane på Thue v/ Arne Stranden 27.01.2012

Bebuarane på Thue/Skorge vil primært ha gangbru på austsida av noverande bru. Denne gangbrua må forlengast med gangveg til FV 1 og gangfelt over denne. FV 1 har kun lokal trafikk i motsetning til FV 61 som er ei gjennomfartsåre. I det uoversiktlege Åheimskrysset er det derfor mykje betre å krysse FV 1.

På sørsida av elva bør gangvegen ligge mot elva fram til vegen mot Kriken. Gangvegen som skal følgje FV 620 mot Skorge, bør følgje sida mot elva til kommunevegen mot Thue. Det blir då ei kryssing av FV 61 ved Misjonshuset, men det er ei rett og oversiktleg strekning.

Det meste av aktiviteten på fritida for barn er lagt til skule og idrettshall Denne løysinga vil føre til enklast tilkomst til desse.

Denne plassering vil og vere best tenleg for dei som går trimturen «bygda rundt» som er mykje brukt på Åheim.



Dersom gangbrua blir plassert på vestsida av noverande bru, så vil vi krevje at det blir bygd ein undergang for gåande og syklende ved Åheimskrysset. Ei gangbru på vestsida vil krevje at alle skuleborna som skal til Thue må krysse vegen ved Åheimskrysset både morgon og ettermiddag. Dette må skje på ein trygg måte og då er undergang einaste løysinga.

Kommentar: Kryssløysing nord for brua over Åheimselva vert vurdert i tilstøytande plan, Åheim sentrum, som er varsla oppstart.

I denne saka har ein valt å legge gang- og sykkelvegen på vestsida av fylkesvegen med kryssing ved Thuekrysset for å kome til busslomme. Ein vel å orientere gang- og sykkelvegen mot sentrum med bakgrunn i innspel frå statens vegvesen og dei tilboda som ligg i eit sentrum. Ein må ha som utgangspunkt at kryssingspunkt skal vere oversiktlege og i område med lav fart. Vi ser det derfor som utfordrande å føre alle elevar over vegen ved Thuekrysset som er ei relativt slak kurve der bilistar kan halde ei høgare fart enn ein vil gjere nord for Åheimselva. Ei evt. rundkjøring nord for Åheimselva vil føre til enda lågare fart på bilane so må gjennom rundkjøringa. Ut frå ei planfagleg vurdering vil derfor kryssingspunkt av ein fylkesveg nordsida av Åheimselva vere å føretrekke og ikkje ved Thuekrysset.

Ein evt. undergang ved Åheimskrysset må avklarast i tilstøytande plan, Åheim sentrum, som er varsla oppstart.

9.11 Åheim bygdeutvikling v/ Knut Ingvald Bøstrand 28.01.2012

Åheim bygdeutvikling avholdt styremøte Onsdag 25.feb(red.januar) på Åheim skule. Der vart det vedtatt at vi stiller oss bak ønsket som oppsitjarane på Thue/Kriken v/Arne Stranden har overlevert Vanylven kommune.

Kommentar: Sjå vurdering av innspel til Oppsitjarane på Thue v/Arne Stranden. Pkt. 9.10.

9.12 Kirsten og Tormod Hvattum 06.02.2012

Gang- og sykkelveien må gå på nordsida av fylkesveien til krysset med fylkesvei 61. I dette krysset må det lages et fotgjengerfelt slik at gang- og sykkelveien fortsetter nedover langs fylkesvei 61 på østsida av veien. Vi mener også at det er viktig at det blir bygd gang og sykkelvei videre sørover mot Kriken

Videre må gang og sykkelvei fortsette til elva, og det må bygges ei ny gangbru på østsida av eksisterende bru.

Grunnen til at vi mener at det er viktig at gangveien og brua skal gå på østsida av fylkesveg 61 og eksisterende bru er at vi mener at hovedhensikten med dette prosjektet er å ta vare på de barna som skal ferdes til og fra skolen, og sikre de en trygg skolevei. Med gang og sykkelvei på motsatt side vil man få en svært vanskelig og utrygg kryssing i hovedkrysset på Åheim. Dette kan man selvsagt løse med å bygge en undergang i krysset, men det mener vi ikke er særlig realistisk.

At gang og sykkelveien og brua bygges slik vi nå har beskrevet er så viktig for oss at vi som grunneiere vil være positive til å avstå grunn til et slikt prosjekt. Hvis gang og sykkelveien bygges på motsatt side, og fortsetter mot Kriken vil grunnavståing fra vår eiendom bli svært vanskelig.

Kommentar: Kryssløysing nord for brua over Åheimselva vert vurdert i tilstøytande plan, Åheim sentrum, som er varsla oppstart.

I denne saka har ein valt å legge gang- og sykkelvegen på vestsida av fylkesvegen med kryssing ved Thuekrysset for å kome til busslomme. Ein vel å orientere gang- og sykkelvegen mot sentrum med bakgrunn i innspel frå statens vegvesen og dei tilboda som



ligg i eit sentrum. Ein må ha som utgangspunkt at kryssingspunkt skal vere oversiktlege og i område med lav fart. Vi ser det derfor som utfordrande å føre alle elevar over vegen ved Thuekrysset som er ei relativt slak kurve der bilistar kan halde ei høgare fart enn ein vil gjere nord for Åheimselva. Ei evt. rundkjøring nord for Åheimselva vil føre til enda lågare fart på bilane so må gjennom rundkjøringa. Ut frå ei planfagleg vurdering vil derfor kryssingspunkt av ein fylkesveg nordsida av Åheimselva vere å føretrekke og ikkje ved Thuekrysset.

Viser også til vassressurslova § 11 om kantvegetasjon til vassdrag.

9.13 NHF Vanylven 08.02.2012

Handikaplaget bed om at gang/sykelsti blir lagt på utsida av brua, så breid at to barnevogner/rullestolar kan møtast, og at gang/sykelstien vidare, sjølvstilt blir lagt på same side.

Kommentar: Merknadane er innarbeidd i planforslaget. Breidde på gang- og sykkelvegen er 3,5 m etter statens vegvesen sin standard.